Georg Fox

Die Nacht gehört dem Platz allein

Essays, Skizzen, Kolumnen

Place des Vosges, Paris

tredition

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind über dnd.d-nb.de abrufbar.

ISBN: Softcover 978-3-384-11714-4
ISBN: Hardcover 978-3-384-11715-1

© 2025 by Georg Fox
Lektorat: readygood
Coverdesign/KI-unterstützt: fotoxaver
Aquarelle und Skizzen: Georg Fox
Satz & Layout: Franz Dietrich
Verlagslabel: Edition Bucherbach

Druck und Distribution im Auftrag des Autors: tredition GmbH, Heinz-Beusen-Stieg 5, 22926 Ahrensburg, Deutschland

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, postalisch zu erreichen unter: tredition GmbH, Abteilung "Impressumservice", Heinz-Beusen-Stieg 5, 22926 Ahrensburg, Deutschland und per E-Mail unter impressumservice@tredition.com.

Georg Fox

Die Nacht gehört dem Platz allein

Essays, Skizzen, Kolumnen

Edition Bucherbach

Inhalt

Rückreise 8
Billigticket nach Paris 16
Nancy im Vorübergehen 22
Villefranche s/mer 30
Provençalisches Tagebuch 36
Paris – Place des Vosges 41
Norderney 46
Ostende 51
Jüdische Spuren im katholischen Trier 54
Maybach 67
Marrakech 72
Ästhetik in Schrott 85
Zeit der Erwartung 88
Cappuccino und Joghurt-Törtchen 91
Ein Haus ist ein Haus 94
Sprachlandschaft 97
Bladdschwäddse in Brasilie 118
In der Fremde unter Freunden 124
Edith Braun 129
Heinrich Kraus 137
Elisabeth Bosslet 140
Eine Abschiedsrede 147
Ach duu liewe Dseid! 155
Wann dei Wegger Faggse machd! 157
Heimaad-Huddel-Suwennier! 158
Tibb midder Geldkaard! 160
Niggs wie Gligg midder Bahn 161
Mann in der Kisch 163
Äädsch-Bäädsch im Abbrill! 164

Börger – selbschd gemach! 166
Uffem Saar-Schbegdaagel 168
Abbropoo „Gudd gelaad“! 169
Dingmerd, Daarle unn Kaldnaggisch! 171
Mid Umfrööe ausgefröödd! 172
Was mer beim Kafka lehre kann! 175
Wasserball im Ludwischspaarg 176
Hoochwasser – nidd nuur in de Buggs! 178
Greilisch scheen! 179
Woo die Aarmuud dehemm iss! 181
Broschd Neijòhr unn vill Gligg 184
Aldjòhr verbei – Neijòhr kummd nei! 186
Zum Autor 189
Internet-Adressen 189
Aktuelle Veröffentlichungen 190

Vorwort

Dieses Buch ist eine Zusammenstellung aus Texten und Skizzen, die über die Jahre hinweg entstanden sind. Üblicherweise führen Schriftsteller ein Tagebuch, doch das erschien mir – gerade in den Anfängen meiner Tätigkeit – aufwendig und übertrieben. Es hätte außerdem Zeit beansprucht, die ich lieber für andere Dinge nutzen wollte. Dennoch sammelten sich manche Gedanken und Erinnerungen an, die ich aufschrieb in der Hoffnung, eines Tages etwas daraus zu machen. Solche Texte waren oft spontane Ideenskizzen oder schöne Erinnerungen, die ich festhalten wollte.

Ähnlich verhält es sich mit den Skizzen, die ich an verschiedenen Orten angefertigt habe. Auf meiner Lebensreise traf ich Menschen, die einen bleibenden Eindruck hinterließen. Besonders mein Großvater mütterlicherseits, dessen Aufzeichnung über die Rückreise aus der Evakuierung 1945 für unsere Familie von großer Bedeutung blieb, ist mir als wunderbarer Erzähler von Geschichten im Gedächtnis geblieben. Seine Erlebnisse prägten gleichfalls die Biografien vieler Menschen in meinem Bundesland. Ich habe den Reisebericht aus dem Jahr 1945 von Nürnberg ins Saarland bewusst in einen Bezug zu meiner Zugfahrt mit dem ICE/TGV nach Paris gesetzt.

In den vielen Orten, die meine Frau und ich besuchten, beschäftigte ich mich manchmal mit dem Zeichnen. Beim Malen achtet man intensiv auf die Landschaft, auf eine Stadt oder

sogar nur auf einen einzelnen Gegenstand. Vielleicht würde man sich an diese Eindrücke einmal gerne erinnern, dachte ich.
Einige meiner Texte wurden später zu Gedichten oder Geschichten ausgearbeitet, andere Ideen fanden ihren Platz in Ansprachen und Reden. Eine Reihe von Kolumnen erschien in den letzten 20 Jahren in der Saarbrücker Zeitung, verfasst in der rheinfränkischen Mundart des Saarbrücker Landes. Diese Sprache spiegelt das Erleben der Menschen wider und verleiht den Texten – allein schon durch die sehr emotional geprägte Mundart – einen besonderen Reiz.

Der Titel dieses Buches stammt übrigens aus einem Essay über das Marais, einem Stadtviertel in Paris. Es waren oft die Plätze, welche Gestaltungsanlass für manche Texte wurden: „la place des Vosges" in Paris und der „Hauptmarkt" in Trier, der „Djemaa el-Fna" in Marrakech und das Hafenterrain in Villefranche, ein Gewürzmarkt in der Provence, „la place Stanislas" in Nancy oder auch ganz einfach der Sammelplatz für die Metallverwertung der Völklinger Hütte. Alle Plätze haben ihr je eigenes Flair und wurden für mich bleibende Erinnerungspunkte.

Saarbrücken, im Sommer 2025

Georg Fox

Reiseberichte

„Abb, hinn unn wegg!“

„Dò bin isch hinn unn wegg gewään!“ So sagen die Saarländer und deuten das Verreisen in doppelter Sichtweise. Ludwig Harig sagte einmal, dass der Saarländer nur wegfahre um wieder heimzukehren. Da ist etwas dran. In dem Kapitel der Reisenotizen finden sich einige Stationen auf der Landkarte, die vielleicht Sehnsuchtsorte sein könnten. Allerdings geraten sie immer auch in den Vergleich mit der Heimat und stehen in einer Konkurrenz. In dem Nachlass meines Großvaters mütterlicherseits fand sich eine Beschreibung der Rückreise mit der Eisenbahn im offenen Kohlenwagen aus der Evakuierung von Nürnberg-Feucht ins Saarland im Juni 1945. Aufgeschrieben war dieser Reisebericht von Hans Klein, Luisenthal-Rockerhausen als Information der besonderen Art vom 20.-27.6.1945. Mein Cousin besorgte für die Familie dankenswerterweise die Transkription des Textes und übereignete das Originalmanuskript dem Deutschen Tagebucharchiv e.V. in 79312 Emmendingen, so dass es nunmehr der Allgemeinheit zugänglich ist.

(Hinweise zur Abschrift: 16 nummerierte Blätter Feldpostpapier, teilweise mit Kalender von 1944, mit Bleistift geschrieben, wörtlich abgeschrieben, Seitenwechsel mit // gekennzeichnet. Gefunden in den gesammelten Papieren der Familien von Hans Klein und von Mellin aus Altenkessel-Rockershausen, nach deren Tod später zu den Papieren von Alfred von Mellin zugefügt, die dann in den Besitz von Max Klein Saarbrücken gelangten. 1999 wurde der Text für die Mitglieder der Familie abgeschrieben.)

1.

Feucht bei Nürnberg, den 19. Juni 1945.

Morgens kommt die allgemein freudig aufgenommene Nachricht. Am Dienstag den 19. Juni 1945 erfolgt die Ausreise der Saarländer mit Autos nach Fürth, jedoch nur mit Handgepäcke. Wir lehnten dies jedoch ab, da wir nicht unser Gepäck abfahren wollten. Es wurde versprochen, das Gepäck gelegentlich nach Aufnahme des Eisenbahnversandes uns nachzusenden zu wollen. Am 20. Juni 1945 morgens gegen 9 Uhr wird die Nachricht verbreitet, daß an diesem Tage auch ein Auto mit Anhänger nach Fürth fahren werde und man sein ganzes großes Gepäck mitnehmen könne. Gegen 11 Uhr fassen wir das Auto bei einer Familie beim

Rückreise

Feucht bei Nürnberg, den 18. Juni 1945:

Morgens kommt die allgemein freudig aufgenommene Nachricht: Am Dienstag, den 19. Juni 1945 erfolgt die Abreise der Saarländer mit Autos nach Fürth jedoch nur mit Handgepäck.

Wir lehnten dies jedoch ab, da wir nicht ohne unser Gepäck abfahren wollten. Es wurde versprochen, das Gepäck gelegentlich nach Aufnahme des Eisenbahnversandes uns nachsenden zu wollen.

Am 20. Juni 1945 morgens gegen 9 Uhr wird die Nachricht verbreitet, daß an diesem Tage auch ein Auto mit Anhänger nach Fürth fahren werde und man sein ganzes großes Gepäck nach Fürth fahren werde und man sein ganzes großes Gepäck mitnehmen könne. Gegen 11 Uhr trafen wir das Auto bei einer Familie beim // Aufladen an. Er versprach uns gegen 2 Uhr nachmittags fahren zu wollen. Wir warteten mit Sehnsucht auf das Auto, das jedoch erst gegen 4.30 Uhr eintraf. Es wurde sofort in aller Eile geladen, dann bei Familie Kukas + Götz vorgefahren und deren Gepäck ebenfalls aufgeladen und kurz nach 5.00 Uhr abgefahren. Ankunft vor dem Bahnhof Fürth gegen 6 Uhr.

Hier wurde sofort abgeladen und die 24 großen Gepäckstücke, 11 Stück Handgepäck nebst 1 Kinderwagen vor einem Verkaufsstand aufgestellt. Hierauf wurde zunächst für unseren KlausPeter das Fläschchen heiß gemacht und dem Kleinen seine fällige Mahlzeit verabreicht. // Inzwischen hatten wir uns erkundigt, daß wir unsere "Ware" auf dem Bahnsteig 1.

hinstellen könnten. Um 7.15 hatten wir da selbst uns niedergelassen und warteten auf einen Zug, der uns mitnehmen werde.

Alle halbe bis eine Stunde kam ein Zug auf unserem Bahnsteig an und fuhr auch wieder ab, jedoch nicht in die Richtung auf Saarbrücken.

21.06.: Gegen 12 Uhr nachts entdeckten wir in einem Stationsbüro eine Tafel, auf der die ankommenden Züge genau nach Abfahrts-Bahnhof, Ziel und Abfahrtszeit vermerkt waren. Wir lasen auch, daß um 11.30 Uhr ein Zug von Lauf ankommen und nach Saarbrücken fahren sollte. Dieser Zug kam erst um 3 Uhr an mit ungefähr 50 Waggons. zu unserem größten Leidwesen voll besetzt und mit großem Gepäck beladen. Auf den einzelnen Waggons stand: Dillingen, Dieflen, Saarlautern Berus, Wallerfangen usw.

Endlich um 5.45 kam ein leerer Kohlenwagenzug, der nach Würzburg fuhr. Innerhalb 15 Minuten waren die sämtlichen Gepäckstücke von uns und von noch 3 Familien aus Quierschied eingeladen. Bereits um 6.10 fuhr unser Zug in Richtung Erlangen ab, wo wir um 6.50 Uhr ankamen und um 6.55 wieder abfuhren.//

Um 8.35 Ankunft in Forchheim 10.15 Abfahrt in Forchheim 11.10 Ankunft in Bamberg 12.45 Abfahrt in Bamberg 14.30 Ankunft + Abfahrt in Schweinfurt und dann um 18.30 Ankunft in Würzburg

Wir richteten uns für die Nacht ein, da wir uns in einem offenen Kohlenwagen befanden, als um 10 1/2 Uhr ein Amerikaner mit dem Befehl uns überraschte: Sofort die Wagen zu räumen sowie den Bahnhof zu verlassen. Wir befanden uns auf dem Gleis 5, Bahnsteig9. In aller Eile luden wir unser Ge-

päck aus und ließen alles auf dem Bahnsteig liegen, begaben uns in den Park vor dem Bahnhof, wo wir // uns auf unsere Koffer setzten und so die Nacht verbringen wollten.

22. Juni 1945: Gegen 12.30 Uhr setzte plötzlich ein starker Wind ein, der sich zum Sturm steigerte, Äste fielen von den Bäumen, Blitz und Donner folgten. Wir begaben uns mit unseren Sachen nach der offenen und beschädigten Vorhalle des Bahnhofes.

Kaum waren wir da selbst angekommen, als ein Platzregen kam, der ungefähr eine halbe Stunde dauerte. Bereits um 5 Uhr begaben wir uns wieder auf den Bahnsteig zu unserem Gepäck, als wir hörten, daß auf Gleis 13 ein Zug nach Hanau abfahren sollte. //

Jetzt kam der schwierigste Transport unseres Gepäcks während der ganzen Fahrt. Wir mußten unsere Kisten und Körbe usw. zunächst den Bahnsteig 3 herunter tragen, dann auf Bahnsteig 5 wieder hinauf schleppen, alsdann von hier über Gleis 9 bis nach Gleis 13 schleppen, dabei zweimal unter den Güterzügen durch schaffen und wiederum einladen. Diese Arbeit hatten wir um 7.40 beendet.

8.10 fuhren wir von Würzburg ab, kamen um 13.55 in Aschaffenburg an, fuhren um 14.30 wieder ab und kamen um 16.15 in Hanau an. Der Zug sollte in einigen Stunden nach dem Westen weitergehen als // gegen 19 Uhr der Befehl kam, sofort ausladen, da der Zug nach Westfalen fuhr.

Zunächst wurde zwischen den Bahngeleisen zum 1. Male abgekocht und dann die Nacht auf dem Güterbahnhof verbracht.

23. Juni 1945: Um 5 Uhr waren wir schon wieder auf, kochten ab usw. Da erreichte Klaus beim Verlademeister, daß er uns einen Güterwaggon zur Verfügung stellen wolle, der an einen Kohlenzug angehängt werde.

Gegen 6 Uhr kam auch eine Rangiermaschine mit 2 Wagen. Unter Mithilfe von 2 Bahnbeamten hatten wir 6 Familien in einigen Minuten unser Gepäck verladen, wurden an einen Kohlenzug angehängt, aber erst um 14.20 fuhr der Zug ab. gegen 15 Uhr an und ab Frankfurt-Süd . An Elshausen 16.20, ab 17.50, an Darmstadt 18.10 Uhr.

Infolge eines Zusammenstoßes von 2 Zügen zwischen Darmstadt und Mannheim mußten wir auf dem Bahnhof Darmstadt wiederum übernachten. Da die Brotvorräte knapp

wurden, waren wir gezwungen, dreimal täglich Kartoffeln abzukochen.

24. Juni 1945: Namenstagsfeier. Zum Frühstück gab es 1/2 Scheibe Brot, einige Kartoffeln und 2 Tassen Tee. Um 10 Uhr Kartoffeln und 1 Tasse Kaffee.

Gegen 12 Uhr wurden unsere 2 Waggons abgehängt und einem Personenzug nach // Mannheim angehängt. Von da wurden wir nach dem Rangierbahnhof Mannheim gebracht. Dort wurden wir mehrere Male rangiert, einmal z. B. von abends 22.00 bis nachts um 1.30 Uhr. Hierbei ging eine Glasschüssel entzwei. das eine Rad vom Kinderwagen wurde beschädigt und unsere Tochter Maria fiel auf eine Kiste und verletzte sich den linken Fuß.

25. Juni 1945: Wir blieben den ganzen Tag auf dem Rangierbahnhof liegen. Mehrere Male wurde tagsüber abgekocht. Da das Brot restlos gegessen war, mußten wir vollständig auf Kartoffelkochen umstellen.

Speisezettel: Morgens: Salzkartoffel
Mittags: Kartoffelsuppe mit Flädle
Abends: Kartoffel mit Dosenfleisch.//

Am Nachmittag entdeckte Mutter plötzlich Frau Balz (Ecke Deutschherrenstr./ Göbenstr.). Nachdem man lange sich erzählt hatte, bot sie uns 2 Dosen Kondensmilch an für unseren Enkel, die wir mit Freuden annahmen. Die ganzen Tage seit der Abfahrt hatte er nur Wassersuppen erhalten. Als Gegenleistung erhielt Frau Balz ein Kochgeschirr voll Pellkartoffeln, worüber sie sich sehr freute, da dies die erste warme Mahlzeit seit 4 Tagen war.

26. Juni.1945: Während der zweiten Nacht auf dem Rangierbahnhof in Mannheim wurden wir gegen 2 Uhr nachts

geweckt. Alle Männer sofort antreten zur Hilfe beim Empfang von Paketen von Liebesgaben vom "Roten Kreuz". Bei der Verteilung erhielten wir (6 Personen) folgende Sachen.
Jede erwachsene Person: 1 Dose Fleischkonserven
Jede männliche Person: 100 Zigaretten
Jede weibliche Person und Kind: 1 Rippe Schokolade sowie 1 Stückchen Nougat
Jede Person: 25 Kekse
je 3 Personen: 1 Paket Lebkuchen
Je 2 Personen: 1 Stück Brotaufstrich.

Dies war für uns eine sehr willkommene Zugabe, da wir ja kein Brot mehr hatten. Am Abend vorher wurde bekannt gemacht, daß wir einen Passierschein für über den Rhein benötigten.

Ich begab mich morgens nach 7 Uhr zu Fuß nach Mannheim (ungefähr 1 1/2 Stunde) um die Passierscheine zu besorgen. Bis ich an der richtigen Stelle war, zeigte die Uhr bereits 10 Uhr. Um 12 Uhr waren noch 17 Leute vor mir, als ein Herr sagte, daß es für vormittags Schluß sei und um 2 Uhr das Büro erst wieder eröffnet werde. Ich sagte mir: „Da mußt du wieder // zurück, ohne etwas erreicht zu haben.“ (Ich war für meine Person gegen Läuse gepudert worden).

Ich ging nach dem Rangierbahnhof zurück und kam gegen 2 Uhr an. Zu meinem größten Erstaunen war der Zug mit den Rückwanderern bereits um 9 Uhr abgefahren. Hungrig und durstig stand ich da, ohne Lebensmittel, was machen?

Zwischen 2 Zügen entdeckte ich 5 Familien mit viel Gepäck, die ebenfalls nach Dillingen, Dieflen, Überherrn usw. zurück wollten. Diese erklärten mir, daß ihr Zug eine Stunde zu spät gekommen sei, um 7 Uhr abends aber wiederum ein Zug nach Saarbrücken abfahren werde.

Gegen 3 Uhr kam nun ein Amerikaner, der den Leuten mitteilte, daß an diesem Tage kein Zug fahren werde sondern erst am nächsten Tage. //

Er teilte jedoch den Leuten mit, daß ungefähr 4 Geleise weiter ein Kohlenzug nach Frankenthal stände, der in einigen Minuten abfahre und sie mitfahren könnten. Sie müßten ihr Gepäck unter 2 langen Güterzügen hindurch tragen und auf die Kohlenwagen aufladen. Dies war den Leuten zu viel Arbeit und sie blieben dort. Ich ging hin um mir den Zug einmal anzusehen. Nach Feststellung, daß es sich um Kohlenwagen der Grube Kohlwald an die Amerikanische Militärbehörde nach Frankenthal handelte, beschloß ich mitzufahren. Der Zug fuhr auch gleich ab und ich sprang auf einem Wagen mit einem Bremserstand auf. Nach einer Fahrt von einer halben Stunde kamen wir an den Rhein und fuhren langsam über denselben nach Ludwigshafen.

Beim Vorbeifahren an dem Hauptbahnhof Ludwigshafen sah ich einen Zug auf demselben stehen, in den Leute von Fuhrwagen mit ihrem Gepäck einstiegen. Als der Güterzug etwas langsam fuhr, sprang ich ab und lief ungefähr 500m zurück. Auf eine Anfrage von mir, wohin der Zug fahre, sagten die Leute nach Saarbrücken. Ich war glücklich doch noch in die Heimat zu kommen und ging an dem Zug vorbei um eventuell Bekannte zu treffen, damit ich doch eine Kleinigkeit zum Essen zu erhalten hoffte, denn ich hatte großen Hunger. Auf einmal sah ich Leute, die ich vorher in Mannheim gesehen hatte und wußte, daß es unser Zug war. In einem der nächsten Waggons entdeckte ich meine Familie. Die Freude derselben war sehr groß, da sie sich viele Sorgen um mich gemacht hatten.

Da ich im Besitze eines Entlausungsscheines war, erhielt ich bei der dortigen Verpflegungsstelle einen Treffer (eine Bolle voll) Graupensuppe nebst 1 Stück Brot. Klaus hatte auch bereits eine Wirtschaft ausgemacht, in dem wir noch einen Halben genehmigten.

Um 6.10 fuhr unser Zug in Ludwigshafen ab. Um 10.30 kamen wir in Homburg (Saar). Wo wir bis zum anderen Morgen, am 27.6.1945 liegen bleiben mussten. Morgens 7.10 Uhr Abfahrt und dann um 10 Uhr Ankunft in Quierschied um 5 Uhr in unserer Wohnung (am Rand eingefügt).

(Die Möglichkeit, in Quierschied auszusteigen, „organisierte“ der Schwiegersohn in Absprache mit dem Lokführer, indem er vor Quierschied an einer Stelle, wo der Zug langsamer fuhr, absprang und durch Ziehen der Signaldrähte das Signal auf Rot stellte.

Nach dem Halt des Zuges wurden die Gepäckstücke ausgeladen und danach, als alle ausgestiegen waren, wurde das Signal wieder vom Schwiegersohn auf Grün gestellt! Dies nur ein kleines Aperçu zu dem Reisebericht!)

Frankreich hat seine Sehnsuchtsorte, allen voran natürlich Paris. Wer Lothringen hinter sich gelassen hat, ist auf dem besten Weg dorthin. Vom Saarland aus fährt man aber auch gerne nach Straßburg oder nach Strasbourg, wenn man es französisch ausspricht. Im Straßburger Dialekt heißt die Stadt im Elsass „Schdroosburi". Man besucht Metz oder Nancy, vielleicht auch die eine oder andere Kleinstadt, die manche hübsche Ecken zu bieten hat.

Billigticket nach Paris

Der schnelle Zug lockt. Natürlich sind meine Frau und ich viel zu früh auf dem Bahnhof, eine Stunde zu früh. Man wähnt doch immer dunkle Kräfte, welche diese Reise mit dem schnellen Zug aufhalten, wenn nicht verhindern könnten. Ein Stau würde vor dem Bahnhof entstehen, ein Streik wäre schnell ausgerufen oder eine technische Panne könnte sich dem schnellen Zug in die Fahrtstrecke legen. Alles ist möglich und Gründe gibt es ja genug, warum der TeeScheeWee dann möglicherweise doch nicht fahren würde. Deshalb ist man überpünktlich zur Stelle, ist einfach da und signalisiert jedermann: „Wir haben unsere Vorleistungen erbracht. Jetzt muss die Bahn ihren Teil tun!" Wir verplempern demnach unsere Freizeit, die wir eigentlich durch die schnelle Fahrt nach Paris vermehren wollten, mit Warten auf dem Bahnsteig, wo viele Leute ihre Reisegedanken den Schienen nachtragen.

Vorsorglich studieren wir schon einmal auf dem Saarbrücker Hauptbahnhof den Metro-Plan, falls der Zug noch schnel-

ler in Paris ankommt als wir es eh schon vermuten. Bei einer baldigen Ankunft auf dem Gare de l'Est wollen wir schließlich nicht wie die Doofen nach der richtigen U-Bahn Ausschau halten. Niemand soll merken, dass wir aus der Provinz kommen und für einen Schnäppchenpreis die Reise im schnellen Zug gebucht haben.

Tage zuvor hatte mir eine Bekannte erzählt, der Zug fahre so ruhig, dass man sich während der Fahrt die Fingernägel lackieren könne. Auch wenn ich zum Lackieren von Fingernägeln keine Lust verspüre, nur um die Ruhe der Zugfahrt einem Extremtest zu unterziehen, schwebe ich bereits im Geist über die Schienen und sehe vor mir Fingernägel lackende Damen, deren Zeit kaum reicht, vor der Ankunft in Paris ihre Maniküre zu beenden. Derweil sitze ich aber immer noch auf einer harten Bank am Bahnsteig Nummer 12 und schaue den Tauben zu, die Brezelkrumen vom Boden picken. Gemächlich wandert der Zeiger der großen Bahnhofsuhr auf halb Sieben, als wolle er die Geduld der Reisenden für den schnellen Zug auf die Probe stellen.

Zwischenzeitlich beginne ich am Bahnsteig von Saarbrücken den Abend in Paris zu planen. Nebenbei frage ich mich, ob eine Taube, die sich auf dem Zugdach festkrallen würde, schneller in Paris wäre, als wenn sie mit eigenem Antrieb fliegen würde. Man könnte Brieftauben auf solche Bahnfahrten hin trainieren, die dann ihrem Besitzer sicher einen Pokal einbrächten, falls die Tiere den rechten Krallengriff beherrschten.

Und dann rollt ein ICE in den Bahnhof ein. Was heißt „rollt"? Der Zug schleicht flüsternd über die Schienen und stellt sich behäbig langsam am Bahnsteig 12 auf, windschnittig und silberglänzend. Nicht irgendein Zug ist er, sondern der

Zug schlechthin! Wir haben noch eine halbe Stunde und laufen dem Zug entlang, steigen dann ein und räkeln uns alsbald in den blauen Polstern. Kurze Zeit später informiert ein Lautsprecher darüber, dass der Zug mit einer Verzögerung von einer Viertelstunde abfahren wird, weil er auf einen verspäteten Regionalzug wartet. Hat man so etwas je gehört? Der schnelle ICE wird aufgehalten von einem gewöhnlichen Regionalexpress, unerhört! Wir könnten uns jetzt ärgern, weil wir eine Viertelstunde zu spät in Paris ankommen, jedoch haben wir keinen wichtigen Termin, der zu platzen droht. Also üben wir uns in Milde, lassen uns gnädig die Vorfreude verlängern und hoffen heimlich, dass der schnelle Zug die Viertelstunde während der kurzen Fahrt nach Paris aufholen möchte.

Schließlich ist es so weit, der Zug ruckt ganz sanft, zockelt über die Achterbrücke am Deutsch-Französischen Garten entlang und ist fünf Minuten später im französischen Forbach. Dort legt er einen erneuten Stopp ein, nochmals zehn Minuten und mit erheblicher Verspätung verlassen wir die Provinz, als die Sonne schon im Westen ganz niedrig steht. Jetzt macht der Zug Dampf, auch wenn er elektrisch fährt, er kommt in Fahrt zwischen Forbach und Merlebach. Als Prolog für die schnelle Fahrt fahren wir immerhin 112 km/h. Die Koffer sind über den Sitzen gut verstaut, die ruckelige Fahrt eignet sich jedoch nicht dazu, den Nagellack bereit zu stellen, wir befinden uns noch auf dem alten Gleisbett. Erst später wird der Zug auf die neu angelegten Schienenwege einschwenken. Der Zugbegleiter nutzt den Lautsprecher extensiv, hat sich bereits vorgestellt und drei Minuten nach Fahrtbeginn von den Gästen vor Forbach verabschiedet, die sicherlich zuhauf gerade eben in Saarbrücken eingestiegen sind. Kurz nach Forbach meldet er sich gleich wieder, um die neu zugestiegenen Fahrgäste zu begrüßen. Dreisprachig kommen